IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 25)
z dnia 13 lutego 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 25)

13 lutego 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– poprawki zgłoszone w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druki nr 171 i 198).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Dorota Iwanowska** radca prawny w PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Wojciech Paluch**, **Łukasz Grabarczyk** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Stwierdzam kworum. Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, zawartych w drukach nr 171 i 198. Czy zgłaszają państwo uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego. Jeśli minister dotrze, zostanie przywitany.

W dniu dzisiejszym odbyło się drugie czytanie i Sejm skierował projekt ustawy do Komisji. Mamy trzy poprawki. Państwo oczywiście mają te poprawki. Przystępujemy do ich rozpatrzenia.

Poprawka nr 1. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki?… Jeśli jest wola uzasadnienia, oczywiście proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Kwestia dotyczy definicji, która została wprowadzona do słowniczka. Chodzi o definicję przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości. Nie ma sporu, gdy mówimy z panem ministrem, jak będą kwalifikowane przewozy z punktu widzenia rynku usług kolejowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Witamy pana ministra.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Problem będzie inaczej postrzegany przez kraje członkowskie, które już mają wybudowane linie i mogą przyjąć przewozy dużych prędkości, czyli – zgodnie z definicją dyrektywy z 2013 r. – z prędkością średnią wyższą niż 250 km/h, chyba że chodzi o zmodernizowane linie konwencjonalne z prędkością 200 km/h, lub linie, które ze względu na topografię, warunki urbanistyczne mogą operować nawet z niższą prędkością niż 200 km/h. Tam gdzie te linie są, tam można operować tą definicją przewozów, ale wkrótce będziemy aplikować o środki na budowę linii dużych prędkości. Wówczas pojawi się problem, czy stację, którą będziemy chcieli realizować na linii: Warszawa–Baranów, Baranów–Łódź, Baranów–Poznań, Baranów–Wrocław i inne szprychy… czy wówczas nie pojawi się pretekst, żeby odmówić udzielenia wparcia finansowego naszym polskim projektom?

Ponieważ jest sprzeczność w dyrektywach z 2013 i 2016 r., proponuję, żebyśmy skreślili tę definicję do czasu wyjaśnienia kwestii z Komisją Europejską. Moim zdaniem warto podjąć dialog i z doświadczenia wiem, że on przynosi oczekiwane rezultaty. To jest wniosek dalej idący, dlatego procedujemy go w pierwszej kolejności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję, czy pan minister chce odnieść się zwięźle do poprawki?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Postaram się zwięźle, panie przewodniczący. To jest ustawa wdrażająca dyrektywę unijną. Jeżeli pan przewodniczący Grabarczyk chce skreślać jeden z elementów obligatoryjnych do wdrożenia i Wysoka Komisja podejmie taką decyzję, czego nie rekomenduję, będziemy pamiętali, kto będzie musiał tłumaczyć się przed TSUE w zakresie nieprawidłowego wdrożenia dyrektywy. To jest pierwsza kwestia.

Po drugie, zadam pytanie. Proszę wskazać chociaż jedną funkcjonującą linię w Europie, która spełnia parametry poprawki, czyli parametru zawartego w definicji 200 km, średniej prędkości 250 km/h pomiędzy punktami w obecnie obowiązującym układzie sieci linii kolejowych. W moje ocenie, chociaż nie analizowaliśmy wszystkich linii szczegółowo, w Europie nie ma ani jednej takiej linii kolejowej.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Barcelona–Saratoga.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Barcelona–Saratoga. Poszukamy w Google, zobaczymy, jaki jest rozkład jazdy, i policzymy średnią prędkość przejazdu. Druga sprawa to jest przepis dotyczący regulacji rynkowych, a nie technicznych. Niebawem Wysoka Komisja otrzyma dyrektywę techniczną jako wdrożenie części technicznej czwartego pakietu kolejowego. Jeżeli zbudujemy połączenie Łódź–Baranów–Wrocław przez Sieradz albo inną miejscowość – nie przesądzam, podaję przykładowo – lub do Poznania z jakimiś punktami zatrzymania, będziemy budowali zgodnie ze standardami technicznymi. Ewentualnie dla celów regulacyjnych, rynkowych nie będziemy stosowali zasady wynikającej z art. 11a dyrektywy do badania realiów rynkowych. I to wszystko. Warunki techniczne, czyli przejazd z prędkością powyżej 250 km/h, umożliwimy wtedy, gdy będziemy mieli taką możliwość. Projektujemy linie kolejowe w Polsce, i do Centralnego Portu Komunikacyjnego również mają być dostosowane w parametrze do 250 km/h z geometrią pozwalającą na rozwinięcie prędkości do 300 km/h. To jest *clou* sprawy w tym momencie. Nie będziemy jeździli ze średnią prędkością powyżej 250 km/h, lecz z prędkością 250 km/h. To jest kolej dużych prędkości w rozumieniu dyrektywy z 2013 r. Jeżeli będziemy jeździli z prędkością 249 km/h, będziemy to robili w rozumieniu tejże dyrektywy z przewozów pasażerskich konwencjonalnych. Czy chcemy koniecznie nazwać budowaną kolej, w myśl dyrektywy czwartopakietowej, przewozami pasażerskimi kolei dużej prędkości, czy chcemy jeździć z dużą prędkością? To jest *clou* sprawy.

Dlatego, jeśli państwo pozwolą, rekomenduję odrzucenie postulatu o wyłączenie tej definicji z projektowanej ustawy, jak również jej zmianę. Na koniec powiem, że sprawdziliśmy średnią prędkość na odcinku Barcelona–Saragossa – 185 km/h.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Chcę się upewnić, ponieważ tutaj głównie chodzi o dostępność do środków zewnętrznych, unijnych. Czy gra słów nie spowoduje, że nie będzie dostępności? O to chodzi.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

W mojej ocenie nie spowoduje i proszę mnie trzymać za słowo w tym zakresie, bo JASPERS i inne agendy mają wiele różnych aspektów w procesach opiniowania zamierzeń inwestycyjnych. Nie będziemy w Komisji Europejskiej mówili, że zbudujemy linie na przewozy pasażerskie kolei dużych prędkości. Nie. Powiemy, że chcemy zbudować linię kolejową, która ma parametr prędkości technicznej V 250 z geometrią V 350, z daną przepustowością, konkretnymi przystankami, która w taki a nie inny sposób oddziałuje na system kolejowy i otoczenie z nim związane. Wtedy to zbadamy w ramach

procedury EKK i AKK. I to jest badane, a nie to, czy jest zgodne z definicją dotyczącą uregulowań rynkowych. Możemy łączyć wszystko ze wszystkim, ale nie w tym przypadku, nie przy tym projekcie. Podobnie można toczyć dyskusję na temat wyższości formuły Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i spółki akcyjnej – jedna i druga ma zalety, jedna ma wady i druga ma wady.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Biuro Legislacyjne chce zwrócić uwagę, że przyjęcie pierwszej poprawki powodującej skreślenie pkt 58, tj. definicji przewozów pasażerskich dużej prędkości, będzie powodowało niedoskonałość projektu. W pkt 7 i 11 nowelizacji, w art. 13 ust. 3a i art. 29c ust. 13, pozostanie definicja dotycząca przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości. Projekt nie będzie zawierał definicji w słowniczku, natomiast nadal będzie posługiwał się tym pojęciem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan minister słowo uzupełnienia.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Chwała panu legislatorowi, bo zwrócił uwagę na jeszcze jedną istotną kwestię. Wprowadzamy cały art. 29c, który dotyczy kwestii związanych z otwartym dostępem. W ust. 13 jest zapisane: „przepisy ust. 1–12 stosuje się do decyzji dotyczących otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości”. Być może moje wcześniejsze zbyt długie wypowiedzi byłyby niepotrzebne, gdybym to przeczytał. Definicja dotyczy otwartego dostępu i badania relacji związanych z otwartym dostępem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki nr 1? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

8 głosów za, 13 przeciw, 4 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Poprawka nie uzyskała akceptacji.

Przechodzimy do rozpatrzenia poprawki nr 2. Czy pan przewodniczący chce zabrać głos?

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, w imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość wycofujemy tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Ale to jest nasza poprawka.

Poseł Piotr Król (PiS):

Przepraszam, źle spojrzałem. Proszę potraktować mój głos jako odnoszący się do poprawki nr 3.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, to naprawdę nie jest zły kompromis, żeby dopuścić w definicji wynikającej z dyrektywy jedno odstępstwo: „w odległości mniejszej niż 200 km, jeżeli”. To będzie służyło łączeniu ważnych węzłów transportowych. W planach mamy budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego. Baranów oddalony jest od Warszawy o 30 km, od Łodzi o 100 km. Jeżeli nie wprowadzimy tego wyjątku, nie pozyskamy środków europejskich na finansowanie inwestycji w infra-

strukturę transportową, ponieważ w opisie zadania nie będzie można użyć, iż będzie ona dedykowana przewozom pasażerskim dużych prędkości. Parametry płynące z definicji nie zostaną osiągnięte. Dlatego proszę o ten kompromis.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan minister.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jestem człowiekiem gotowym do kompromisu, ale żeby go zawrzeć, muszę mieć pewność, że nie jestem na *out* w zakresie wdrażania prawa unijnego, również w zakresie nadregulacji, czyli zmiany definicji – oznacza to niewdrożenie jej tak, jak należałoby to zrobić. Sugeruję odrzucenie również tej poprawki, ale poproszę osoby badające zgodność ustaw z prawem europejskim, aby przeanalizowały zmianę i być może na etapie Senatu będzie okoliczność, żeby jeszcze raz pochylić się nad tym zagadnieniem. Natomiast teraz proszę, żeby nie przyjmować poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Przystępujemy do rozpatrzenia poprawki nr 2. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Proszę o wyniki.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

14 głosów za, 12 przeciw, 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Wobec wycofania przez pana przewodniczącego Piotra Króla poprawki nr 3 rozpatrzyliśmy wszystkie poprawki. Komisja musi jeszcze wybrać sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie Komisji na posiedzeniu plenarnym Sejmu. Dotychczas tę funkcję pełnił pan przewodniczący Polaczek. Poseł Mrówczyński? Czy są inne kandydatury? Nie słyszę. W związku z tym sprawozdawcą Komisji będzie pan poseł Mrówczyński.

Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji. Dziękuję.